Government of Canada | Gouvernement du Canada

TP 2637

Report of the Interdepartmental working group on Private Trucking Statistics

Jointly published by Transport Canada,
Canadian Transport Commission,
Statistics Canada

JUL - 1980

REPORT OF

THE INTERDEPARTMENTAL WORKING GROUP

ON

PRIVATE TRUCKING STATISTICS

Transport Canada Transports Canada

Your file Votre référence

Our file Notre référence

CHAIRMAN'S PREFACE

As Chairman of the Interdepartmental Working Group on Private Trucking, I am pleased to present to you its final report, along with an Executive Summary stating its conclusions and recommendations. The Working Group advocates the introduction of a regular survey program for private trucking complementing existing surveys of for-hire trucking.

Credit and thanks are given to those members of the Working Group from the Canadian Transport Commission and Transport Canada's Strategic Planning Group, with special appreciation for the work done by the staff of the Transportation and Communications Division of Statistics Canada.

John M. Pringle,
Director, Motor Carrier Branch,
Canadian Surface Transportation Administration,
Transport Canada.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Chairman's Preface	ii
Executive Summary	iv
Foreword	vi
1. The Demand for Private Trucking Statistics	1
2. The Supply of Private Trucking Data	2
3. Definitions of Private Trucking	4
4. The Private Trucking Universe	5
5. Recommended Survey Program	7

REPORT OF THE INTERDEPARTMENTAL WORKING GROUP

ON PRIVATE TRUCKING STATISTICS

EXECUTIVE SUMMARY

An Interdepartmental Working Group on Private Trucking Statistics was formed in September 1978, at the request of the Director of the Transportation and Communications Division of Statistics Canada. Chaired by a representative of Transport Canada, the Group drew members from Statistics Canada, Transport Canada and the Canadian Transport Commission. The Group conducted an exploratory study of private trucking, sought opinions from provincial government transportation economists and considered possible bases for a universe of private trucking.

CONCLUSIONS

1. There is a demand for private trucking information, particularly concerning carriage of goods. Interest centres on description of the private trucker, his fleet, and his contribution to the movement of goods by motor vehicle, in complement to and comparison with the for-hire trucking industry, as well as on the reasons for choosing private trucking. Uses for the data range from detailed planning of highways to broad analyses for transportation policy and regulation. Both detail and aggregates are required for assessing the role of motor vehicle freight transport in the national economy.

2. Previous attempts to estimate the size and importance of private trucking have been inconsistent, reflecting the lack of a reliable benchmark such as a periodic national survey.

3. Private trucking is significant both in volume carried and in road use. It may well equal or surpass for-hire trucking in contribution to Canadian motor vehicle freight transport.

4. The term "private trucking" has many meanings. For survey purposes, three ideas, "not-for-hire", "carrier" and "principal activity" are relevant.

5. The files of motor vehicle registrations in each province are the only sources capable of yielding a complete list of owners of private trucks in Canada. A list of private truckers then can be assembled for use as the universe of an exploratory survey, given the co-operation and support of Motor Vehicle Registrars across the country.

RECOMMENDATIONS

1. A three-phase survey program should be started.

   Phase I should be an exploratory data sheet survey, costing an estimated $130,000, to provide basic information on private trucking and a base for a continuing national survey.

   Phase II, the first periodic survey, costing an estimated $162,500, should follow to provide information satisfying most users and to serve as a reliable benchmark for special studies.

   Phase III should be an origin-destination survey, based on the results of Phase I and Phase II, to complement Statistics Canada's annual For-Hire Trucking Survey in the estimation of total commodity movements by truck in Canada.

2. A list of private truckers should be assembled from the files of motor vehicle registrations in each province and territory for use as the universe of the exploratory Phase I survey.

3. For purposes of the initial Phase I survey, a private trucker should be defined as an operator of trucks whose principal activity is other than for-hire trucking.

4. Only private truckers with a suitable minimum fleet, of perhaps 5 or 10 trucks, should be surveyed in Phase I. For Phase II consideration should be given to surveying only those private truckers who carry goods and have fleets above a suitable minimum size.

5. An effective system should be devised for the regular update of the survey universe.

FOREWORD

At the third meeting of the Federal Provincial Working Group on Transportation and Communications Statistics, in September 1976, it was recommended that Statistics Canada do a one-shot pilot survey of private trucking. At the second meeting of the Federal Provincial Committee on Transportation and Communications Statistics on November 4, 1976 the Transportation and Communications Division of Statistics Canada agreed to do a study on private trucking. By May 10, 1977 the Division had reviewed existing definitions, requests for private trucking information in its files, and possible bases for a universe.

A more comprehensive review of previous work is given in the Private Trucking Report January 1978 presented by Statistics Canada.

An Interdepartmental Working Group on Private Trucking Statistics was formed in September 1978, at the request of the Director of the Transportation and Communications Division of Statistics Canada. Chaired by a representative of Transport Canada the Group drew members from Statistics Canada, Transport Canada and the Canadian Transport Commission. The Group conducted a six-month exploratory study of private trucking. It canvassed federal and provincial transportation departments and agencies concerning their need for private trucking data, the studies they had commissioned and any relevant definitions in provincial legislation.

This final report of the Interdepartmental Working Group reviews and analyzes the replies and other material received and recommends a definition of private trucking for survey purposes. Further, the report explores possible bases for a universe of private trucking, and recommends the most fruitful of these. Finally, it proposes a three-phase survey program and provides associated cost estimates for the first two phases.

1. THE DEMAND FOR PRIVATE TRUCKING STATISTICS

To establish present demand for private trucking statistics, the Group canvassed federal and provincial transportation departments, as well as private trucking representatives. Responses stating that there was such a need came from Nova Scotia, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. Transport Canada, the Canadian Transport and Statistics Canada also indicated their requirements. Newfoundland registered a minimal interest.

All those responding positively considered private trucking in reference to carriers of freight by motor vehicle. Six respondents regarded it as complementing the for-hire industry. These felt that, without an examination of private trucking, any evaluation of the motor vehicle as a mode of goods transport would be incomplete. An equal number saw private trucking as competing with for-hire trucking. Of these, three thought the very existence and growth of private trucking indicated that for-hire trucking had somehow failed.

The replies showed two kinds of data needs concerning private trucking as motor transport. There were calls for factual data on private trucking comparable to those for the for-hire segment, so that measures of size and other characteristics of the trucking activity might be added to or contrasted with statistics on for-hire carriers. Specific suggestions included: commodity ton-miles; regional, industry and commodity comparisons; fleet size, capacity and utilization. There were also requests for motivational data on the reasons for choosing private rather than for-hire trucking, or instead of other modes. Topics of interest included advantages and disadvantages, cost benefit analyses and the effects of regulation or non-regulation. Some respondents also saw both factual and motivational data as contributing to intermodal comparisons, to analyses of distribution and trade, to evaluation of transportation in the Canadian economy and to revision of for-hire trucking regulations.

Four respondents looked on private trucking as a user of highways and large motor vehicles, and therefore asked for data on fleet capacity and frequency of use, equipment characteristics and energy consumption, types of commodities carried, routes and range. Such data would be used for highway planning and maintenance, for developing safety standards and vehicle regulations and for the licensing and regulation of operators.

While some users were concerned with all trucks, others indicated little or no interest in trucks whose major use was not transportation, such as mobile workshops, farm trucks, construction equipment, and household campers or vans.

Analysis of the replies yielded some guidance and a partial consensus. Some suggestions as to desired items of information and how they might be obtained were somewhat vague; others were quite specific. Nevertheless there was general agreement on the need for data on vehicles used, on commodity origin-destination and on the carrier. While emphasis varied, certain items seemed important.

(1) Concerning the private truckers, these were his industry, type of organization, location, size, utilization of private trucking and reasons for modal choice, including cost benefit analyses and other factors.

(2) On his fleet, these were the number of vehicles by type; their capacity and utilization, including outbound and backhaul; their energy efficiency and operating cost, and whether they were owned or leased.

(3) For commodity origin-destination, information was sought by region, by province, by market area on volume or mass, value and ton miles or tonne-kilometres.

This outline represents a synthesis of elements in nine "wish lists". It remains to determine what is readily available, to sift essentials from the merely interesting, and to establish comparability with for-hire trucking.

Conclusion:

There is a recognized need, at both federal and provincial levels of government, for private trucking information, particularly concerning carriage of goods, to serve economic, administrative and regulatory purposes. Interest centres on description of the private trucker, his fleet, and his contribution to the movement of goods by motor vehicle, in complement to and comparison with the for-hire trucking industry, as well as on the reasons for choosing private trucking. Uses cited range from detailed planning of highways to broad analyses for transportation policy and regulation. Both detail and aggregates are required for assessing the role of motor vehicle freight transport in the national economy.

2. THE SUPPLY OF PRIVATE TRUCKING DATA

In its review of the supply of private trucking data the Group not only canvassed the provincial and federal transportation departments and agencies, but also examined the literature on the subject. There has been no attempt to include private trucking in a periodic national survey in Canada since 1967, although there have been limited one-time national studies. Provincial and regional surveys have been largely one-time, although at least two provinces have conducted some periodic surveys. Available administrative data are inconsistent across the country and lack comparability with existing for-hire data.

To simulate problems faced by researchers, the Group attempted to use available data to derive an approximate measure of size for private trucking. The results were conflicting because of differences in definition, approach and methodology. A major difficulty was that most of the existing information concerned the truck rather than the operating entity.

Motor vehicle registrations, the closest existing approximation to a census of the motor vehicle population, are a common starting point for studies of trucking. They are widely used despite their inherent weaknesses. For instance, definitions and concepts vary not only from province to province but also from year to year. Nor is it always possible to obtain counts of trucks only. Two provinces include buses; four, non-transportation truck-like vehicles; personal-use trucks are passenger vehicles in two provinces. At any given date, files may be neither current nor complete. In some jurisdictions it pays to deregister vehicles for the winter and register them again in spring. In others, the Registrar may not receive any systematic notice of the demise or departure of a vehicle. Temporary duplications may also occur.

In 1974 registrations of trucks and truck tractors totalled 1,978,947. For that year, the last in which the Motor Carriers Freight Survey covered those earning less than $100,000, a total of 13,754 motor carriers of freight and household goods movers reported a combined fleet of 82,708 trucks and truck tractors, some 4 per cent of the registrations total. Even allowing for possible understatement, it is safe to say that for-hire trucking accounts for only a small proportion of trucks registered.

Regular and one-time surveys are as varied in results as in methodology. Both Alberta and Ontario conduct periodic roadside counts and weight station interviews. Ontario's 1975 survey indicated a split of 57 per cent for-hire and 43 per cent private trucking. Transport Canada's 1978 Western Canada truck origin-destination survey showed the distribution of vehicle trips as 76.5 per cent common and contract carriers; 21.3 per cent private carriers, and the remaining 2.2 per cent as including farm and government vehicles.

Other studies have concerned the volume of goods carried by the two competing types of truck transport. One such review, made in 1975 for Ontario, indicated that 63 per cent of tonnage carried by truck was moved by for-hire truckers, both common and contract, compared with 37 per cent by private trucking. Results also indicated marked differences among industries. More than 70 per cent of pulpwood was transported by firms in that industry, yet only 15 per cent of paper products were so carried. That study showed some 68 per cent of petroleum products as carried in the industry's fleets. According to a 1978 Ontario survey of manufacturers, however, all firms in the petroleum and coal industry used private carriage.

Several studies have inquired why a firm would choose to ship in its own fleet rather than with a for-hire carrier. Service was the most common reason given: the shipper was in control. Those whose goods required special handling also preferred to do their own transporting. Cost was high in most lists of reasons, but there was little evidence of systematic costing analyses.

Two recent studies, one by the Canadian Transport Commission and one produced for Transport Canada, Consumer and Corporate Affairs and the Canadian Transport Commission, attempted to estimate the extent of private trucking using data on fuel usage. Results of both studies indicate that private trucking accounts for more than 60 per cent of total trucking activity. Both also illustrate the lengths to which those needing data are forced to go because of the absence of an adequate data base.

Conclusion:

While there have been many attempts to estimate the size and importance of private trucking, results are inconsistent at best. They reflect the lack of a reliable benchmark such as a periodic national survey would provide. There can be no doubt, however, that private trucking is significant both in volume carried and in road use, and that it may well equal or surpass for-hire trucking in its contribution to Canadian motor vehicle freight transport.

3. DEFINITIONS OF PRIVATE TRUCKING

In assessing demand for and supply of private trucking data, the Group was repeatedly made aware of the varied meanings attached to "private trucking". Because of the broad gamut of definitions encountered in the course of the Group's study, no attempt is made to catalogue examples of the usages reviewed. Rather, various viewpoints are illustrated and examined in terms of the overall objective, a definition suitable for a survey to collect needed data.

There is general agreement that private trucking is not for-hire trucking. In some contexts "private trucking" encompasses all users of trucks except those in the motor vehicle freight industry. Private trucks may be used to carry goods, to conduct some aspect of a firm's business, to do a multitude of tasks related to farming, or to pursue family or personal pleasure and hobby activities. Trucks can serve business in a variety of ways in which transportation is a small but necessary element, such as carrying tools and materials to the work site, picking up and delivering, and facilitating many retail and wholesale sales activities. Truck bodies give mobility to fire-fighting, garbage-collecting, tree-trimming, cement-mixing and other specialized construction and service equipment. Campers, vans and similar vehicles supplement or substitute for the automobile for personal and family transportation. Farm trucks serve both as carriers of persons and goods, and as work vehicles.

In describing data needs, respondents stressed that information on private trucking should parallel that on for-hire trucking. So, then, should the definition. Characteristic of all definitions in Statistics Canada's Standard Industrial Classification are the words "principal activity". In compliance, the survey of motor carriers of freight does not cover those establishments with for-hire trucking as a secondary activity. If the private trucking definition is to cover all carriers of goods by motor carrier not represented in the Motor Carriers Freight Survey, then it should contain the words "whose principal activity is other than for-hire trucking". Together, private trucking and for-hire trucking should account for all operators of trucks.

The Group recommends that a private trucker be defined, for purposes of the initial exploratory survey, as an operator of trucks whose principal activity is not for-hire trucking. This definition is proposed for survey purposes only, and not for legal, regulatory or other special uses.

After the first exploratory survey has been completed, some concentration on private truckers as carriers might be considered. For certain surveys, coverage might be limited to carriers of goods by motor vehicle whose principal activity is other than for-hire trucking.

No decision should be made concerning exemptions until the results of the first survey have been analysed.

Many definitions ignore non-transportation uses and concentrate on private trucking for the carriage of goods. In that context, the concept of a carrier becomes relevant. The Statistics Act defines a carrier as: "any person or association of persons that owns, operates or manages an undertaking that carries or moves persons or commodities by any form of land, sea or air transport".

In some definitions, if the shipper has the legal responsibility and control that "carrier" implies, then the trucking is private, not for-hire. In others, ownership or title to the goods being carried is the significant criterion. If these goods belong to the firm operating the vehicle, then the trucking is private. Another criterion is that the driver is hired by or reports to the owner of the goods. All these definitions describe private trucking in terms of typical, but not essential, characteristics of such an operation.

Some writers suggest that the private trucker carries goods for reward without the appropriate commercial licence. In this sense, any carrier might be tempted to take a payload on the backhaul rather than return empty. In fact, some jurisdictions regulate neither for-hire nor private truckers; others consider all large trucks to be "commercial"; still others exempt carriers of certain commodities from regulations. Thus, regulation is no guarantee that the carrier is a for-hire carrier.

Conclusion:

The Group combined three ideas, "not for-hire", "carrier" and "principal activity" to arrive at its recommended definition. A private trucker is, initially, an operator of trucks whose principal activity is not for-hire trucking.

4. THE PRIVATE TRUCKING UNIVERSE

The Group sees the population of private truckers as all operators of trucks, except those whose principal activity is for-hire trucking. Of necessity, the universe of private trucking must be closely related to that definition. As the definition of private trucking is refined in the light of new and additional knowledge, the universe will require similar refinement. A change in the character of the universe would in turn require a modification of the definition.

One of the first essentials in the development of an exploratory survey is to establish a tentative list of private truckers as the initial survey universe. The Group explored and discarded as incomplete or inappropriate four prospective sources: Statistics Canada's Business Register, two Revenue Canada forms, and the Private Motor Truck Council of Canada. A fifth source, provincial motor vehicle registrations, was accepted conditionally as feasible.

The Business Register, the confidential master listing of respondents to all Statistics Canada surveys of business, does not at present indicate whether or not there is private trucking activity. It can best serve as depository of such information rather than as a source.

Revenue Canada Taxation payroll deduction accounts, used as one source of updates to the Business Register, sometimes shows trucking activity that is subsidiary to another primary activity, but the information appears too infrequently to be of practical value. The capital cost allowance schedules attached to T2 tax returns were also considered. It was found, however, that trucks and other commercial vehicles were not isolated in a separate classification category, but were lumped with a variety of other capital equipment. Neither of the two possible Revenue Canada sources seems more than marginally useful.

The Private Motor Truck Council of Canada, an association of private trucking operators and owners, undoubtedly includes firms significantly engaged in private trucking. Since the Council is relatively new, its representation of the private trucking field is still incomplete. The Group saw the Council as a valuable advisor rather than as source of a mailing list.

Of the sources examined, only the provincial motor vehicle registrations seemed likely to provide a complete inventory of private truckers on which to base a survey. To assess the feasibility of using registration lists, sample tapes obtained from the Registrars for Manitoba and Nova Scotia were analysed and evaluated. In both cases a list of names and addresses of truck owners by fleet size was obtained without difficulty.

In the Manitoba 1974 Registrations file, the first two alpha-numeric characters could serve as indicators of the type of vehicle and its use. Ten combinations identified all trucks and trailers on the register. A file of trucks and trailers was created, and a computer program was written to count the number of registrations with the same name and address. The output listed these alphabetically. By visual inspection, the list was refined by combining slight variations of the same name and address listed separately by the computer. A manual listing was completed for all names identified as having five or more trucks in the register.

A comparison with the 1974 data base of the Motor Carriers Freight Survey yielded a list of non-for-hire truck registrants for Manitoba. Further analysis indicated that it would be possible to separate vehicles by size on the basis of weight class. It was also possible to produce estimates of the size of the private trucking universe in Manitoba, in sufficient detail to plan and conduct a survey.

Results based on the Nova Scotia tapes supported the conclusions drawn from the Manitoba tapes.

In addition to the analyses of the registration tapes from two provinces, the Group drew upon the experiences of a Statistics Canada team that conducted a survey of automobile owners, using registration files as the source of the survey universe. That project encountered a few policy and technical difficulties, which it was able to overcome.

Conclusion:

The files of motor vehicle registrations in each province are the only sources capable of yielding a complete list of owners of private trucks in Canada. The Group feels that such a list of private truckers can be assembled for use as the universe of an exploratory survey, given the cooperation and support of Registrars across the country.

5. RECOMMENDED SURVEY PROGRAM

The Group believes that, given the lack of consistency in information gained from the many one-time studies on private trucking, it would be wasteful to embark on another one-time survey. It therefore proposes a three-phase approach that would yield a sound foundation for a continuing national survey.

Phase I: Data Sheet Survey

The purpose of a once-only special survey of all private, or non-for-hire, truckers is to learn enough about the population to delineate a useful universe for future surveys. Such a survey is sometimes called a data sheet survey. During the development phase, the concept of the universe does not remain static but changes in response to new understanding gained in the process of establishing the universe. The survey should ask non-for-hire truckers to describe the activities for which their trucks are used, and the records they keep on these vehicles and on the private trucking activity.

An essential step in the development of the data sheet survey is to establish a tentative list of private truckers for use as the initial survey universe. Given that provincial motor vehicle registration files are the most complete and informative sources for the development of such a list, the first task is the negotiation for and the acquisition of computer tapes containing owners' names and addresses, vehicle types and other pertinent information from the Registrars of each province and territory.

The feasibility studies conducted for the Group indicated that much useful data on the size and nature of the universe can be obtained in the process of developing the list of private truckers. Design of the survey and of the questionnaire could profit from such data to obtain with the least resources the most useful information on the population of private truckers. For example, an analysis of the registration tapes could help to determine whether to limit survey coverage to owners of a minimum of five, or perhaps ten, trucks.

The next step is to send out a questionnaire to seek information on the nature of the business, the activities for which the trucks are used, a description of the fleet and details on the types of data kept on the trucking operation. The data requirements outlined in section 1 would also be kept in mind in developing questionnaire content. The questions should serve to identify major groups of owners for further study. In some cases the vehicle owner may be asked only to identify the fleet operator for a second survey.

Analysis of survey results should provide a base of knowledge about private trucking upon which regular surveys can be planned. One by-product of the exploratory survey might be some insights into the structure of relatively new areas of activity such as truck leasing and rental, and courier services.

It is estimated that Phase I would cost approximately $130,000, of which $29,000 would be used to develop the universe and $101,000, for the Data Sheet Survey. A breakdown of these costs appears at the end of this section.

Phase II: First Periodic Survey

Because Phase II depends on the knowledge and experience gained in Phase I, comments concerning the first regular survey are tentative. Many decisions must await analysis of Phase I results. To arrive at cost estimates for Phase II, it was necessary to make the assumptions described below.

Once the universe is delineated, the survey activity can concentrate on those private truckers using their vehicles to carry goods, and can ignore those operating only a small fleet. Limiting the survey to operators of five or more trucks would be similar in effect to the present practice of surveying only those for-hire carriers with gross operating revenues of $100,000 or more.

Concerning the availability of data, it is assumed that most of the truckers to be surveyed keep data on such items as the number and type of vehicles used, the amount and cost of fuel used, costs of repair and maintenance, number of drivers, their wages and hours of work, the range and frequency of trips and a general description of commodities carried.

In planning the survey consideration should be given to obtaining some information compatible with that produced on for-hire trucking or, alternatively, the modification of the Motor Carriers Freight questionnaire to obtain data similar to that available for private trucking.

The problem of establishing a continuing survey should also be addressed as part of Phase II. For example, some means of updating the universe must be found. Such a system would require the continued cooperation of the provincial Registrars in the identification of new fleet owners.

An initial cost estimate for Phase II is approximately $162,500. Costs for subsequent surveys have not been estimated.

Phase III: Private Trucking Origin-Destination Survey

An origin-destination survey is to be developed in Phase III, providing that the results of Phase I and Phase II establish the feasibility of such a survey. Methodology, and hence cost, will also depend on the nature of the documentation available on commodities carried, and on the weight, origin and destination of shipments.

Conclusion:

The Group recommends a three-stage survey program as summarized below.

Phase I:	exploratory data sheet survey	$130,000
Phase II:	first periodic survey	162,500
Phase III:	origin-destination survey	not available

The cost estimates shown are based on Statistics Canada's experience in conducting similar surveys.

Phase I: Exploratory Data Sheet Survey

on Private Trucking

Estimated Cost

	Estimated Cost	Person Years
Development of Universe		
(a) Acquisition of provincial registration tapes	$ 4,500	
(b) Extraction from tapes of a file of possible private truckers	7,060	.25
(c) Production of a preliminary list of private truckers	1,000	
(d) Checking of list to produce a survey universe of private truckers	9,548	.75
(e) Project management	6,500	.25
	$ 28,608	1.25
Conduct of Survey		
(a) Designing and printing questionnaires and follow-up cards	1,413	
(b) Mailing	11,900	
(c) Field Division follow-up	20,000	
(d) Control and edit of questionnaires, and preparation of fiscal tabulations	25,462	2.00
(e) Project management	25,000	1.00
(f) Data processing program development	7,060	0.25
(g) Testing and using program to capture, edit and tabulate data	5,000	
(h) Obtaining additional data and clarification of anomalies	5,000	
(i) Publication of results	500	
	$101,335	3.25

Phase II: First Periodic Survey of Private Trucking Estimated Cost*

	Estimated Cost	Person Years
	$	
Development and Conduct of Survey		
(a) Designing and printing questionnaires and follow-up cards	505	
(b) Mailing	3,910	
(c) Field Division follow-up	25,000	
(d) Redefining and updating universe and controlling questionnaires	39,603	3.00
(e) Project management	25,000	1.00
(f) Computer system development	25,000	not available
(g) Testing and using system to capture, edit and tabulate data for publication	40,000	not available
(h) Obtaining additional data and clarification of anomalies	3,500	___
	$162,518	4.00

*Estimates are based on the assumption that the number of private truckers using fleets of five or more trucks to carry goods would not exceed 8,000.

W004B
cop. 2

Gouvernement du Canada
Government of Canada

TP 2637

Rapport du Groupe d'étude interministériel sur les Statistiques du camionnage privé

Publié conjointement par Transports Canada
La Commission canadienne des transports
Statistique Canada

RAPPORT DU

GROUPE D'ÉTUDE INTERMINISTÉRIEL

SUR

LES STATISTIQUES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

Transport Canada Transports Canada

Your file Votre référence

Our File Notre référence

AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

En tant que président du Groupe d'étude interministériel sur le transport routier privé, je suis heureux de vous présenter son rapport final, de même qu'un sommaire, qui donne nos conclusions et nos recommandations. Le Groupe d'étude préconise l'introduction d'un programme d'enquête régulier sur le transport routier privé, pour compléter les enquêtes portant sur le transport routier pour compte d'autrui.

Je tiens à remercier les membres du Groupe d'étude de la Commission canadienne des transports et ceux du groupe de planification stratégique de Transports Canada; je voudrais mentionner tout particulièrement le personnel de la division des Transports et des communications de Statistique Canada.

John M Pringle

Administration canadienne des transports de surface
Transports Canada
Le chef de la direction du Transport routier
John M. Pringle

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avant-propos du président	ii
Sommaire	iv
Avant-propos	vi
1. Besoins en matière de statistiques relatives au transport routier privé	1
2. Fourniture de données relatives au transport routier privé	3
3. Définitions propres au transport routier privé	5
4. L'univers du transport routier privé	6
5. Programme d'enquête recommandé	8

RAPPORT DU GROUPE D'ÉTUDE INTERMINISTÉRIEL

SUR LES STATISTIQUES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

SOMMAIRE

En septembre 1978, un groupe d'étude interministériel sur les statistiques relatives au transport routier privé a été formé, à la demande du directeur de la division des Transports et des communications de Statistique Canada. Présidé par un représentant de Transports Canada, le Groupe comprenait des membres du personnel de Statistique Canada, de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports. Le Groupe a mené une enquête d'orientation sur le transport routier privé, a demandé l'avis de spécialistes provinciaux en matière de transports et envisagé les diverses bases possibles d'un univers de transport routier privé.

CONCLUSIONS

1. La nécessité de disposer de renseignements sur le transport routier privé existe, en particulier pour ce qui est du transport de marchandises. Les répondants s'intéressent principalement à la description du camionnage privé, au parc de camions et à la contribution des camionneurs privés au transport des marchandises par véhicule automobile, par comparaison à l'industrie du transport routier pour compte d'autrui et en tant que complément à celle-ci, ainsi qu'aux raisons de choisir le transport routier privé. Les données peuvent servir à la planification détaillée des routes ou à des analyses plus générales visant l'établissement d'une politique en matière de transport et de règlements connexes. Nous avons besoin de données détaillées et d'agrégats pour apprécier le rôle du transport de marchandises par véhicule automobile dans l'économie nationale.

2. Les tentatives précédentes d'évaluation de l'importance du transport routier privé manquaient de cohérence, ce qui indique bien qu'il n'existe aucun point de repère fiable, tel qu'une enquête nationale périodique.

3. Le transport routier privé est très important, sur les plans du volume de transport et de l'utilisation des routes. Sa contribution au transport de marchandises par véhicule automobile devrait être équivalente, sinon supérieure à celle de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui.

4. Le terme "transport routier privé" a bien des acceptions. Pour les besoins de notre enquête, nous retiendrons les trois notions suivantes: "privé", "transporteur" et "activité principale".

5. Les dossiers d'immatriculation des véhicules automobiles de chaque province sont les seules sources permettant d'établir une liste complète des propriétaires de camions privés au Canada. Si l'on peut être assuré de la collaboration et de l'appui des bureaux d'immatriculation des véhicules automobiles de tout le pays, la liste obtenue fournira l'univers d'une enquête d'orientation.

RECOMMANDATIONS

1. Il convient de mettre sur pied un programme en trois phases:

   Phase I: enquête d'orientation sur feuilles de données (coût approximatif: $130,000), effectuée dans le but de fournir des renseignements fondamentaux sur le transport routier privé et de constituer la base d'une enquête nationale régulière.

   Phase II: première enquête périodique (coût approximatif: $162,500), destinée à fournir des renseignements à la plupart des utilisateurs et à servir de point de repère fiable pour des études spéciales.

   Phase III: enquête d'origine et de destination, basée sur les résultats des phases I et II, effectuée pour compléter l'enquête annuelle de Statistique Canada sur le Transport Routier de Marchandises pour compte d'autrui, où l'on évalue le transport de marchandises par camion dans tout le Canada.

2. Il faut établir, à partir des dossiers d'immatriculation des véhicules automobiles de toutes les provinces et territoires, une liste des camionneurs privés pour obtenir l'univers de l'enquête d'orientation de la Phase I.

3. Pour les besoins de l'enquête de la Phase I, un camionneur privé est un exploitant de camions dont la principale activité n'est pas le transport routier pour compte d'autrui.

4. L'enquête de la Phase I ne doit porter que sur les camionneurs privés disposant d'un parc de cinq à dix camions. L'enquête de la Phase II ne doit porter que sur les camionneurs privés qui transportent des marchandises et disposent d'un parc plus important.

5. Il faut élaborer une méthode efficace de mise à jour régulière de l'univers d'enquête.

AVANT-PROPOS

En septembre 1976, à la troisième réunion du Groupe d'étude fédéral-provincial de la statistique des transports et des communications, il a été recommandé à Statistique Canada de faire une enquête pilote sur le transport routier privé. Le 4 novembre 1976, à la seconde réunion du Comité fédéral-provincial sur la statistique des transports et des communications, la division des Transports et des communications de Statistique Canada a accepté de procéder à une étude sur le transport routier privé. Dès le 10 mai 1977, la Division avait examiné les définitions, les demandes de renseignements sur le transport routier privé contenues dans ses dossiers et les bases éventuelles d'un univers d'enquête.

Le Private Trucking Report de janvier 1978, présenté par Statistique Canada, constitue une analyse approfondie du travail accompli.

En septembre 1978, un Groupe d'étude interministériel sur la statistique du transport routier privé est formé, à la demande du directeur de la division des Transports et des communications de Statistique Canada. Présidé par un représentant de Transports Canada, le Groupe comporte des représentants de Statistique Canada, de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports. Le Groupe a effectué une étude d'orientation sur le transport routier privé, d'une durée de six mois. Il fait une enquête auprès des ministères et organismes de transport fédéraux et provinciaux pour savoir s'ils ont besoin de données sur le transport routier privé, pour obtenir des renseignements sur les études que ces organismes et ministères ont fait faire, ainsi que toute définition pertinente donnée dans les lois provinciales.

Dans le rapport final du Groupe d'étude interministériel, le Groupe analyse les réponses et documents reçus, et recommande une définition du transport routier privé pour les besoins de l'enquête. Il étudie en outre les diverses bases possibles de l'univers d'enquête du transport routier privé et recommande les bases les plus utiles. Le Groupe propose également une enquête en trois étapes et fournit une estimation du coût des deux premières.

1. BESOINS EN MATIÈRE DE STATISTIQUES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

Pour établir les besoins actuels en matière de statistiques relatives au transport routier privé, le Groupe a enquêté auprès des ministères des transports fédéral et provinciaux, ainsi qu'auprès des représentants des entreprises de camionnage privées. Les réponses indiquant l'existence de tels besoins provenaient de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Transports Canada, la Commission canadienne des transports et Statistique Canada ont également indiqué leurs besoins en statistique. En revanche, Terre-Neuve n'a manifesté qu'un intérêt limité.

Tous ceux qui ont répondu de façon positive considéraient le transport routier privé par rapport aux entreprises en transport routier. Six répondants l'envisageaient comme un complément de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui; selon eux, sans une étude du transport routier privé, toute évaluation du transport de marchandises par véhicule automobile serait incomplète. Un nombre égal de répondants jugeait, lui, que le transport routier privé faisait concurrence au transport routier pour compte d'autrui. Pour trois d'entre eux, le fait même que le transport routier privé existe et se développe prouve l'échec relatif de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui.

Les réponses indiquent deux genres de besoins en matière de données relatives au transport routier privé. Certaines personnes demandent des données factuelles comparables à celles du transport pour compte d'autrui, de façon à ce qu'on puisse intégrer les estimations de l'importance et d'autres particularités de l'activité aux statistiques sur le transport pour compte d'autrui, ou les différencier de ces dernières. Parmi les suggestions fournies par les répondants, notons: marchandises tonnes-milles; comparaisons régionales de l'industrie et des marchandises; importance, capacité et utilisation du parc de camions. D'autres répondants ont demandé des données de motivation sur les raisons du choix du transport privé plutôt que du transport pour le compte d'autrui ou que d'autres moyens de transport. Les répondants s'intéressaient plus précisément aux avantages et aux inconvénients, aux analyses de rentabilité et aux conséquences des règlements ou de l'absence de règlements. Certains répondants perçoivent les données factuelles et de motivation comme des données utilisables pour les comparaisons entre divers moyens de transport, les analyses de distribution et les analyses commerciales, l'évaluation des transports au sein de l'économie canadienne et la révision des règlements sur le transport routier pour compte d'autrui.

Quatre répondants considèrent les entreprises de transport routier privé comme des utilisatrices d'autoroutes et de gros véhicules automobiles; ils ont donc demandé des données sur la capacité du parc de camions et la fréquence de son utilisation, les particularités du matériel et la consommation de carburant, le genre de marchandises transportées, le trajet. Ces données seraient utilisées pour la planification et l'entretien des autoroutes, l'établissement de normes de sécurité et de règlements concernant le transport par véhicule automobile ainsi que pour l'octroi de licences aux exploitants et l'établissement de règlements les concernant.

Certains utilisateurs s'intéressent à tous les camions; d'autres manifestent peu d'intérêt pour ceux dont l'utilisation principale n'est pas le transport, par exemple les voitures-ateliers, camions de ferme, le matériel de construction et les camionnettes de camping ou fourgonnettes.

L'analyse des réponses a permis de tracer certaines lignes directrices et a révélé l'existence d'un accord partiel. Certaines propositions concernant les renseignements désirés et la façon de les obtenir sont restées assez vagues, d'autres en revanche étaient plus précises. Néanmoins, l'accord a été général quant aux besoins de données sur les véhicules utilisés, sur l'origine et la destination des marchandises et sur le transporteur. Quoique l'accent mis sur les renseignements variait, certaines données semblaient très importantes pour bien des répondants.

1) Pour ce qui est des camionneurs privés, les renseignements importants étaient les suivants: l'industrie, le type et l'importance de l'organisme, le lieu, l'utilisation du transport routier privé et les raisons pour lesquelles ce mode de transport a été choisi, notamment l'analyse de rentabilité.

2) En ce qui concerne le parc de camions, ces renseignements sont: le nombre de véhicules selon le genre; la capacité du parc et son utilisation (notamment sortie et transport de retour); leur consommation de carburant et leur coût d'exploitation; les camions sont-ils loués ou appartiennent-ils à la compagnie?

3) En ce qui concerne l'origine et la destination des marchandises, voici les renseignements demandés: la région, le marché selon le volume ou la masse, la valeur et la tonne-mille ou la tonne-kilomètre.

Nous avons donc une synthèse des éléments décomposés en neuf "souhaits". Il reste à établir quelles sont les données facilement disponibles, à trier les éléments essentiels et à comparer les données à celles de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui.

Conclusion:

Il existe un besoin reconnu, au gouvernement fédéral comme au gouvernement provincial, de renseignements sur le transport routier privé, en particulier sur le transport de marchandises, pour des besoins d'ordre économique, administratif et pour les besoins de la réglementation. Les répondants s'intéressent à la description du camionnage privé, au parc dont disposent ces camionneurs et à leur contribution au transport des marchandises par véhicule automobile, par comparaison avec l'industrie du transport routier pour compte d'autrui, ainsi qu'aux raisons pour lesquelles on choisit le transport routier privé. On utilise ces données pour des fins aussi diverses que la planification détaillée des routes, ou des analyses très vastes en vue de l'établissement de lignes de conduite et de règlements en matière de transport. Nous avons besoin de données détaillées et d'agrégats pour apprécier le rôle du transport de marchandises par véhicule automobile dans l'économie nationale.

2. FOURNITURE DE DONNÉES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

Pour déterminer les besoins en matière de données sur le transport routier privé, le Groupe a non seulement enquêté auprès des ministères et des organismes de transport fédéraux et provinciaux, mais a aussi examiné les documents portant sur ce sujet. Il n'y a eu aucune enquête nationale périodique comprenant le transport routier privé depuis 1967, bien que quelques études nationales de portée limitée aient été effectuées. Les enquêtes régionales et provinciales ont été principalement irrégulières, bien que deux provinces au moins aient effectué des enquêtes périodiques. Les données administratives disponibles ne sont pas uniformes pour tout le Canada et ne peuvent pas se comparer aux données sur le transport routier pour compte d'autrui.

Pour mieux se rendre compte des problèmes auxquels font face les statisticiens, le Groupe a essayé d'utiliser les données disponibles pour établir l'importance approximative de l'industrie du transport routier privé. Les résultats obtenus ont été contradictoires, en raison de différences dans la terminologie et la méthodologie. L'une des principales difficultés résidait dans le fait que la plupart des renseignements concernaient les camions seuls plutôt que l'exploitation.

L'immatriculation des véhicules automobiles, qui permet d'obtenir le nombre approximatif le plus proche du nombre total de véhicules, forme la base commune de toutes les études sur le transport routier; elle est largement utilisée malgré ses lacunes dont voici quelques exemples: les définitions et les principes varient non seulement d'une province à l'autre, mais aussi d'une année à l'autre. Il n'est pas toujours possible, par ailleurs, de dénombrer seulement les camions. Deux provinces incluent également dans leurs études les autobus; quatre autres, les véhicules d'équipement qui ne sont pas utilisés pour le transport; dans deux autres provinces, les camions destinés à un usage personnel sont des véhicules de transport de passagers. Les dossiers risquent toujours d'être incomplets ou de ne pas être à jour. A certains endroits, il vaut mieux "désimmatriculer" les véhicules en hiver, pour les réimmatriculer au printemps. Ailleurs, il se peut que le Bureau d'immatriculation ne soit pas automatiquement informé du "sort" d'un véhicule particulier. On peut également se trouver aux prises temporairement, avec des doubles emplois.

En 1974, 1,978,947 camions et véhicules tracteurs ont été immatriculés. Cette même année, dernière pendant laquelle l'Enquête auprès des transporteurs routiers portait sur les compagnies dont les revenus ne dépassaient pas $100,000, 13,754 transporteurs routiers et entrepreneurs de déménagement ont déclaré avoir un parc de camions total de 82,708 (camions et véhicules tracteurs), soit quelque quatre p. 100 du total des immatriculations. Même si l'on tient compte du fait que certains chiffres peuvent être inférieurs à la réalité, il faut dire que le transport routier pour compte d'autrui n'intervient que pour une petite partie des immatriculations.

Les méthodes employées pour les enquêtes régulières sont aussi diverses que le sont les résultats obtenus. L'Alberta et l'Ontario effectuent périodiquement des comptages sur les autoroutes et des entrevues aux stations de pesage. L'enquête de 1975 menée en Ontario a indiqué 57 p. 100 pour les transports routiers pour compte d'autrui contre 43 p. 100 pour les transports routiers privés. En 1978, l'enquête sur l'origine et la destination des camions

de l'Ouest du Canada, menée par Transports Canada, a montré une distribution de voyages par véhicules de 76.5 p. 100 pour les transporteurs à forfait et les transporteurs publics, 21.3 p. 100 pour les transporteurs privés et 2.2 p. 100 pour les véhicules agricoles et gouvernementaux.

D'autres études portaient sur le volume de marchandises transportées par les deux types concurrents de camions. Selon les résultats de l'une de ces études, effectuée en 1975 en Ontario, 63 p. 100 du tonnage transporté par camion l'étaient par le transport routier pour compte d'autrui, des transporteurs à forfait et des transporteurs publics, contre 37 p. 100 seulement par transport routier privé. Les résultats ont également indiqué des différences considérables entre les diverses industries. Ainsi, tandis que plus de 70 p. 100 bu bois de pulpe ont été transportés par des compagnies de l'industrie forestière, ces dernières n'ont transporté que 15 p. 100 des produits du papier. Selon l'étude, quelque 68 p. 100 des produits du pétrole sont transportés par le parc de camions de l'industrie pétrolière. En revanche, selon une enquête menée en 1978 par les fabricants, toutes les compagnies des industries pétrolière et houillère ont utilisé le transport routier privé.

Dans plusieurs études, on donne les raisons pour lesquelles une compagnie choisit d'expédier ses marchandises par son propre parc de camions plutôt que par transport routier pour compte d'autrui. La raison la plus courante est celle du service: l'expéditeur contrôle le transport de ses marchandises. Les compagnies dont les marchandises demandent des précautions particulières préfèrent également utiliser leurs propres moyens de transport. Bien que le coût soit lui aussi un facteur important, peu d'analyses de rentabilité systématiques ont été faites.

Les auteurs de deux études récentes, effectuées l'une par la Commission canadienne des transports et l'autre pour Transports Canada, Consommation et Corporations et la Commission canadienne des transports, ont tenté d'évaluer l'effet de l'emploi du transport routier privé sur l'utilisation de carburant. Selon les résultats de ces deux études, le transport routier privé intervient pour plus de 60 p. 100 de l'ensemble des transports routiers. Les deux études indiquent également les efforts que doivent fournir ceux qui ont besoin de données dans ce domaine, étant donné l'absence d'une base de données acceptable.

Conclusion:

On a tenté maintes fois d'estimer l'importance du transport routier privé; pourtant, les résultats obtenus restent pour le moins contradictoires. Ils traduisent le manque de points de repère fiables, comme par exemple une enquête nationale périodique. Nul doute cependant que le transport routier privé sert à acheminer un volume de marchandises considérable et contribue à l'utilisation des routes. Il est donc possible que le transport routier privé contribue au transport national de marchandises par camion autant sinon plus que le transport routier pour compte d'autrui.

3. DÉFINITIONS PROPRES AU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

En évaluant les besoins et la fourniture relatives aux données sur le transport routier privé, le Groupe a constamment été confronté aux diverses interprétations du terme "transport routier privé". Etant donné le grand nombre de définitions que le Groupe a trouvées au cours de l'étude, il n'a pas tenté de cataloguer les interprétations, mais a préféré illustrer et examiner divers points de vue en ce qui concerne l'objectif d'ensemble – une définition appropriée, utilisable pour une enquête.

On s'accorde à dire que le transport routier privé et le transport routier pour compte d'autrui sont différents. Parfois, le terme "transport routier privé" englobe tous les utilisateurs de camions, à l'exception de l'industrie du transport par véhicule automobile. Les camions privés peuvent être utilisés pour transporter des marchandises, pour certaines activités commerciales, pour une multitude de tâches liées à l'agriculture, enfin pour des activités familiales ou des loisirs. Dans le commerce, les camions peuvent jouer un rôle secondaire mais nécessaire, comme assurer le transport d'outils et de matériaux jusqu'aux lieux de travail, le ramassage et la livraison, ainsi que la vente en gros ou au détail. Les camions permettent le transport de matériel de service ou de construction spécialisé comme le matériel de pompier, de ramassage des ordures, d'élagage des arbres, de malaxage du béton, etc. Les camionnettes de camping, les fourgonnettes et les véhicules analogues complètent ou remplacent l'automobile pour le transport familial. Les camions de ferme servent de véhicules de transport de marchandises et de passagers, ainsi que de véhicules de travail.

Lorsqu'ils ont décrit leurs besoins en matière de données, les répondants ont précisé que l'information concernant le transport routier privé devait équivaloir à celle portant sur le transport routier pour compte d'autrui; il devrait en être de même pour les définitions. Le terme "... entreprise s'occupant principalement" se retrouve dans toutes les définitions de la Classification des activités économiques de Statistique Canada. L'enquête des entreprises de camionnage ne porte donc pas sur les établissements qui s'occupent également de transport routier pour compte d'autrui. Si la définition du transport routier privé doit englober tous les transporteurs de marchandises par véhicule automobile non représentés dans l'enquête sur les entreprises de camionnage, elle devrait se lire comme suit: "entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport routier pour compte d'autrui". Le transport routier privé et le transport routier pour compte d'autrui devraient donc englober tous les exploitants de camions.

Le Groupe recommande une définition du camionneur privé pour l'enquête d'orientation initiale; cette définition serait: "exploitant de camions dont l'activité principale n'est pas le transport routier pour compte d'autrui". Elle ne vaut que pour l'enquête, et ne peut être utilisée à des fins juridiques, pour l'établissement de règlements ou dans d'autres buts.

Après la première enquête d'orientation, on pourrait passer aux camionneurs privés comme transporteurs. Pour certaines enquêtes, on pourrait limiter l'étude aux transporteurs de marchandises par véhicule automobile qui s'occupent principalement du transport privé.

Il ne faut prendre aucune décision concernant les exemptions tant que les résultats de la première enquête n'ont pas été analysés.

Bien des définitions passent sous silence les autres utilisations des camions et insistent sur le transport de marchandises routier et privé. Dans ce contexte, le concept de transporteur devient pertinent. En voici la définition donnée par la Loi sur la statistique: "Transporteur" désigne une personne ou un groupe de personnes qui possède, exploite ou dirige une entreprise qui transporte des personnes ou des marchandises par quelque moyen de transport terrestre, maritime ou aérien."

Selon certaines définitions, si l'expéditeur assume la responsabilité et exerce le contrôle légal qu'implique le terme "transporteur", il s'agit de transport routier privé et non de transport pour compte d'autrui. Selon d'autres définitions, le critère important est la propriété ou le titre de marchandise. Si ces marchandises appartiennent à la compagnie qui exploite le véhicule, le transport routier est considéré comme privé; il est également considéré comme tel lorsque le conducteur est engagé par le propriétaire des marchandises ou relève de ce dernier. Un point commun: toutes ces définitions présentent le transport routier privé comme un élément type, mais pas essentiel, de l'exploitation.

Certains considèrent que le camionneur privé transporte des marchandises moyennant paiement, mais sans licence commerciale en bonne et due forme. Ainsi, tous les transporteurs pourraient être tentés d'emporter une cargaison, au retour, plutôt que de revenir "à vide". D'ailleurs, certaines juridictions ne règlementent ni le transport routier privé ni le transport pour compte d'autrui; d'autres considèrent que tous les gros camions sont des camions commerciaux. D'autres encore dispensent de règlementation les transporteurs de certaines marchandises. Ainsi, les règlements ne garantissent pas que le transporteur soit un transporteur pour compte d'autrui.

Conclusion:

Le Groupe a combiné les trois notions "non pour compte d'autrui", "transporteur" et "s'occupant avant tout de ...", pour établir la définition qu'il recommande et que voici: un transporteur privé est initialement un exploitant de camions dont l'activité principale n'est pas le transport routier pour compte d'autrui.

4. L'UNIVERS DU TRANSPORT ROUTIER PRIVÉ

Le Groupe considère que tous les exploitants de camions, sauf ceux qui s'occupent principalement du transport routier pour compte d'autrui, sont des camionneurs privés. L'univers du transport routier privé doit donc être étroitement lié à cette définition. Au fur et à mesure que la définition de "transport routier privé" est précisée grâce à des renseignements complémentaires, il faut améliorer l'univers du transport routier privé. Si cet univers subit des changements, il faut donc modifier la définition en conséquence.

L'un des éléments essentiels de la mise sur pied d'une enquête d'orientation est l'établissement d'une liste temporaire de camionneurs privés qui constituera l'univers initial de l'enquête. Le Groupe a étudié quatre sources éventuelles d'information, mais les a laissées de côté, car elles étaient incomplètes ou inappropriées; c'étaient le Registre des entreprises de Statistique Canada, deux formulaires de Revenu Canada et le Private Motor Truck Council of Canada. En revanche, une cinquième source, les bureaux d'immatriculation provinciaux des véhicules automobiles, a été acceptée avec certaines réserves.

Le Registre des entreprises, liste maîtresse confidentielle des répondants de toutes les enquêtes de Statistique Canada portant sur le commerce, n'indique pas actuellement s'il existe un transport routier privé. Ce registre est plus utile comme "dépôt" que comme source de renseignements.

Les comptes de retenue sur la paye de Revenu Canada, Impôt, utilisés comme source de mise à jour du Registre des entreprises, indiquent quelquefois une activité de transport routier secondaire; ces renseignements sont cependant trop peu fréquents pour avoir une valeur sur le plan pratique. Le Groupe a également envisagé d'utiliser les annexes des déductions pour amortissement jointes aux déclarations d'impôt T2. Il a toutefois découvert que les camions et autres véhicules commerciaux ne faisaient pas partie d'une catégorie séparée, mais figuraient avec l'ensemble du matériel d'exploitation. Aucune des deux sources éventuelles, d'information de Revenu Canada ne semblait donc très utile.

Le Private Motor Truck Council of Canada, association d'exploitants et de propriétaires privés de camions, comprend sans nul doute des entreprises dont le transport routier privé constitue une activité importante. Cependant, comme cette association est relativement nouvelle, le transport routier privé n'y est pas encore complètement représenté. Le Groupe a donc considéré le Private Motor Truck Council comme un conseiller utile plutôt que comme une source d'information.

D'ailleurs, de toutes les sources étudiées, seuls les bureaux provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles semblent susceptibles de fournir l'inventaire complet des camionneurs privés sur lequel on peut fonder l'enquête. Pour déterminer l'utilité des listes d'immatriculation, on a analysé et évalué des échantillons de bandes pour ordinateur des bureaux d'immatriculation du Manitoba et de la Nouvelle-Écosse. Dans les deux cas, une liste des noms et adresses des propriétaires de camions, classée par ordre d'importance, a été obtenue sans difficulté.

Dans les dossiers d'immatriculation du Manitoba de 1974, les deux premiers caractères alphanumériques pouvaient servir d'indicateur du type de véhicule et de son utilisation. Dix combinaisons permettaient d'identifier tous les camions et remorques enregistrés. On a donc établi un dossier pour les camions et les remorques, et écrit un programme informatique pour calculer le nombre d'immatriculations au même nom et à la même adresse. La liste présentait ces données par ordre alphabétique; on l'a modifiée, après inspection, en réunissant des noms et adresses légèrement différents que l'ordinateur avait inscrits séparément. On a ensuite établi manuellement une liste de tous les noms de propriétaires de cinq camions ou plus.

En comparant cette liste avec la base de données de 1974 de l'enquête sur les entreprises de camionnage et de déménagement on a constaté qu'on pouvait dresser une liste de camionneurs privés pour le Manitoba. D'autres analyses ont indiqué qu'il était possible de séparer les véhicules selon la capacité. On peut également faire des estimations de l'importance de l'univers du transport routier privé au Manitoba suffisamment détaillées pour planifier et réaliser une enquête.

Les résultats fondés sur les bandes pour ordinateur de Nouvelle-Écosse ont confirmé les conclusions tirées de l'analyse des bandes au Manitoba.

Le Groupe s'est servi, outre de l'analyse des bandes relatives à l'immatriculation des véhicules de deux provinces, de l'expérience d'une équipe de Statistique Canada qui a effectué une enquête sur les propriétaires d'automobiles, en se basant sur les dossiers d'immatriculation pour établir l'univers d'enquête. Ce projet a soulevé quelques difficultés d'ordre technique et théorique, qu'on a résolues.

Conclusion:

Les dossiers d'immatriculation des véhicules automobiles de chaque province sont les seules sources susceptibles de fournir une liste complète des propriétaires de camions privés au Canada. Selon le Groupe, on peut dresser une liste de ce genre afin de l'utiliser comme univers de l'enquête d'orientation, si l'on obtient la collaboration et le soutien des bureaux d'immatriculation de tout le pays.

5. PROGRAMME D'ENQUÊTE RECOMMANDÉ

Le Groupe juge qu'étant donné le manque d'uniformité des renseignements fournis par les nombreuses études isolées sur le transport routier privé, il serait unitile d'effectuer une autre enquête du même genre. Il propose donc un programme en trois étapes, qui constituerait une base solide pour une enquête nationale continue.

Phase I: Enquête sur les feuilles de données

Une enquête spéciale sur tous les camionneurs privés, ou ne travaillant pas pour compte d'autrui, a pour objet de recueillir suffisamment de données sur ces personnes pour délimiter un univers d'enquête utile dans l'avenir. On appelle quelquefois ce genre d'enquête une "enquête sur les feuilles de données". Durant la mise sur pied de cette enquête, le concept "d'univers", loin de rester statique, évolue grâce aux nouveaux éléments recueillis au fur et à mesure. Il faut demander aux camionneurs privés d'indiquer les activités pour lesquelles ils utilisent leur camions et de fournir les dossiers qu'ils conservent sur les véhicules et le transport routier privé.

L'une des étapes essentielles de l'établissement d'une enquête sur les feuilles de données est la mise au point d'une liste de camionneurs privés qui servira d'univers initial d'enquête. Vu que les dossiers d'immatriculation des véhicules automobiles des provinces sont les sources d'information les plus complètes et les plus utiles, la première opération consiste à obtenir dans les bureaux d'immatriculation de chaque province et territoire les bandes pour ordinateurs contenant les noms et adresses des propriétaires, le genre de véhicules et d'autres renseignements pertinents.

Les études de faisabilité du Groupe ont indiqué qu'on peut trouver bien des données utiles sur l'importance et la nature de l'univers d'enquête pendant qu'on établit la liste des camionneurs privés. Ceux qui mettent sur pied l'enquête et le questionnaire pourraient obtenir facilement des renseignements extrêmement utiles sur les camionneurs privés. Ainsi, en analysant des bandes pour ordinateurs, on pourrait décider de limiter le champ d'enquête aux propriétaires de cinq, voire dix camions.

L'étape suivante concerne l'envoi d'un questionnaire afin d'obtenir des renseignements sur la nature du commerce, l'utilisation des camions, la description du parc de camions et les détails relatifs aux données portant sur l'exploitation. Il faut également se souvenir des exigences en matière de données mentionnées à la section 1 lorsqu'un établit le questionnaire. Les questions devraient permettre de déterminer les principaux groupes de propriétaires. Dans certains cas, on peut demander uniquement au propriétaire du véhicule de préciser l'exploitant du parc de camions, en vue d'une deuxième enquête.

L'analyse des résultats de l'enquête devrait fournir une base de renseignements sur le transport routier privé. Celle-ci permettrait de planifier des enquêtes périodiques. L'enquête d'orientation pourrait de se faire une idée de la structure de domaines d'activité relativement nouveaux, comme la location-vente, la location de camions et les services de messager.

Il est prévu que le coût de la Phase I s'élèvera à environ $130,000, dont $29,000 pour établir l'univers d'enquête et $101,000 pour l'enquête d'orientation sur les feuilles de données. Nous avons reproduit la ventilation des coûts à la fin de cette section.

Phase II: Première enquête périodique

La Phase II dépend des connaissances et de l'expérience acquises au cours de la Phase I; c'est pourquoi les commentaires concernant la première enquête périodique ne sont pas définitifs. Il faut attendre l'analyse des résultats de la Phase I avant de prendre nombre de décisions. Pour estimer ces coût de la Phase II, nous avons dû énoncer les hypothèses ci-dessous:

Une fois l'univers de l'enquête délimité, nous pouvons spécialiser l'enquête, par exemple en étudiant les camionneurs privés qui utilisent leurs véhicules pour transporter des marchandises, pour laisser de côté ceux dont le parc de camions est réduit. En effet, limiter l'enquête aux exploitants de cinq camions ou plus aurait des conséquences analogues à celles de la méthode actuelle, qui ne s'applique qu'aux transporteurs pour compte d'autrui dont les revenus d'exploitation bruts sont de $100,000 ou plus.

En ce qui concerne les données disponibles, nous présumons que la plupart des camionneurs qui font l'objet de l'enquête établissent des données telles que le nombre et le genre de véhicules utilisés, la quantité et le coût du combustible, les frais de réparation et d'entretien, le nombre de chauffeurs, leur traitement et leurs heures de travail, le genre et la fréquence des trajets ainsi que, de façon générale, le genre de marchandises transportées.

Lors de la planification de l'enquête, il faut essayer d'obtenir des renseignements comparables à ceux qu'on a utilisés pour l'enquête sur le transport routier pour compte d'autrui, ou envisager de modifier le questionnaire des entreprises de camionnage, afin d'obtenir des données analogues à celles du transport routier privé.

Des solutions aux difficultés soulevées par une enquête continue devraient également être étudiées durant la Phase II. Par exemple, il faut trouver des moyens de mettre à jour l'univers d'enquête. Un système de ce genre exigera la collaboration constante des bureaux d'immatriculation provinciaux, qui devront donner les noms des nouveaux propriétaires de parcs de camions.

Selon nous, le coût initial de la Phase II devrait être d'environ $162,500. Nous n'avons pas estimé les coûts des enquêtes suivantes.

Phase III: Enquête d'origine et de destination des transports routiers privés

La Phase III traitera de l'établissement de l'enquête d'origine et de destination, si les résultats des Phases I et II prouvent qu'une telle enquête est réalisable. La méthodologie et, par conséquent, le coût de l'enquête, dépendront aussi du genre de documents disponibles sur les marchandises transportées ainsi que du poids, de l'origine et de la destination des marchandises.

Conclusion:

Le Groupe recommande une enquête en trois étapes:

Phase I:	Enquête d'orientation sur les feuilles de données	$130,000
Phase II:	Première enquête périodique	162,500
Phase III:	Enquête d'origine et de destination	non disponible

Ces estimations de coûts se fondent sur l'expérience acquise par Statistique Canada dans des enquête analogues.

Phase I: Enquête d'orientation sur les feuilles de données du transport routier privé – Estimation des coûts

	Estimation des coûts	Années-personnes
Établissement de l'univers de l'enquête		
a) Acquisition des bandes pour ordinateur des bureaux provinciaux	$ 4,500	
b) Etablissement à partir des bandes d'un dossier des camionneurs privés éventuels	7,060	0.25
c) Liste préliminaire des camionneurs privés	1,000	
d) Vérification de la liste en vue de l'établissement d'un univers d'enquête	9,458	0.75
e) Gestion de projet	6,500	0.25
	$ 28,608	1.25
Enquête		
a) Conception et impression des questionnaires et des fiches de relance	1,413	
b) Expédition par la poste	11,900	
c) Relance de la Division des opérations régionales	20,000	
d) Vérification des questionnaires et préparation des tableaux fiscaux	25,462	2.00
e) Gestion de projet	25,000	1.00
f) Mise au point du programme de traitement des données	7,060	0.25
g) Essai et utilisation du système pour recueillir, vérifier les données à publier et les présenter sous forme de tableaux	5,000	
h) Obtention de données complémentaires et correction des erreurs	5,000	
i) Publication des résultats	500	
	$101,335	3.25

Phase II: Première enquête périodique sur le transport routier privé

Estimation des coûts*

	Estimation des coûts	Années-personnes
	$	
Établissement et réalisation de l'enquête		
a) Conception et impression des questionnaires et des fiches de relance	505	
b) Expédition par la poste	3,910	
c) Relance de la Division des opérations régionales	25,000	
d) Modification et mise à jour de l'univers de l'enquête et vérification des questionnaires	39,603	3.00
e) Gestion de projet	25,000	1.00
f) Création d'un système informatique	25,000	non disponible
g) Essai et utilisation du système pour recueillir, vérifier les données à publier et les présenter sous forme de tableaux	40,000	non disponible
h) Obtention de données complémentaires et correction des erreurs	3,500	
	$162,518	4.00

*Les estimations sont fondées sur l'hypothèse que le nombre de camionneurs privés qui utilisent cinq camions ou plus pour transporter des marchandises ne dépasse pas 8,000.

POOR

QUALITY

ORIGINAL